

Índice:

Objectivo	2
Introdução.....	3
Enquadramento Legal	4
Entidade Gestora	11
Operadores de Gestão de VFV	13
Tratamento da Informação	17
Qualidade da Informação	18
Operadores de Gestão de VFV	21
Guias de Acompanhamento de Resíduos (GAR) e Certificados de Destruição (CD)	25
Conclusões.....	27
Considerações Finais.....	29

Objectivo

A Inspeção-Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território (IGAOT), no âmbito das suas atribuições e de acordo com o seu Plano de Actividades para 2006, diligenciou no sentido de notificar todas as Câmaras Municipais de Portugal Continental, com excepção de 22 sobre as quais, no decorrer dos anos de 2005 e 2006, recaíram já acções inspectivas, no sentido de apurar as acções levadas a cabo por aquelas entidades no sentido de dar cumprimento à actual legislação relativa a Veículos em Fim de Vida (VFV), designadamente ao Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, e regulamentação conexas, em particular no que concerne ao transporte e encaminhamento daqueles resíduos.

De facto, enquadrando-se os municípios na definição de “operadores” a que alude o Artigo 2º do Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, sobre eles impende a responsabilidade promover a gestão adequada dos VFV, à semelhança do que também é exigido aos fabricantes e importadores de veículos, materiais e componentes, às autoridades policiais, aos operadores de gestão de VFV, entre outros.

Sempre que se verifiquem situações de abandono de veículos, conforme previstas no código da estrada, é dever dos municípios, assim como das autoridades policiais competentes, proceder ao respectivo encaminhamento para um centro de recepção ou para um operador de desmantelamento, muito embora os custos decorrentes desse encaminhamento sejam da responsabilidade do proprietário do veículo abandonado.

Introdução

A transposição da Directiva nº 2000/53/CE, do Parlamento Europeu e do conselho, de 18 de Setembro, introduzida no direito nacional através da publicação do Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, formalizou o enquadramento legal actualmente em vigor para a gestão de VFV, dos seus componentes e materiais, criando um regime que, para além das particularidades inerentes à tipologia dos resíduos a que se destina, não obsta à aplicação da legislação relativa a segurança, emissões para a atmosfera, controlo do ruído, protecção do solo e das águas, bem como da legislação relativa a outros fluxos específicos de resíduos como os óleos usados, os acumuladores usados e os pneus usados.

De facto, a composição multimaterial dos veículos determina que a gestão a desenvolver, após o período da sua vida útil, integre diferentes valências, devendo promover a articulação adequada entre as diversas formas de valorização a adoptar para os diferentes resíduos que resultam do seu desmantelamento e descontaminação.

Os VFV como um todo encontram-se classificados como resíduos perigosos na Lista Europeia de Resíduos, reflectindo aquela classificação a existências de resíduos e materiais perigosos na sua estrutura, como sejam os resíduos de combustíveis, os fluidos de travão, os óleos usados, os acumuladores de chumbo-ácido, os *air-bag*, entre outros, afastando, de forma clara, a tradicional e errónea ideia de que os VFV podem ser encarados como simples “sucata”.

O desadequado encaminhamento dos VFV para os “sucateiros” começa agora a ser substituído por formas de gestão ambientalmente correctas e tecnicamente sofisticadas, as quais culminam na total despoluição das fracções de materiais não perigosos, tais como metais ferrosos e não ferrosos, plásticos, borracha (dos pneus e outras) e vidro, promovendo a separação dos componentes perigosos já referidos.

Enquadramento Legal

A gestão de veículos e de VFV preconizada no Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, assenta fundamentalmente em dois grandes pressupostos: por um lado, a prevenção da produção de resíduos provenientes de veículos, principalmente através da redução da incorporação de substâncias perigosas no seu fabrico, bem como através do recurso a sistemas de reutilização, de reciclagem e as outras formas de valorização, com vista a reduzir a quantidade e a perigosidade dos resíduos a eliminar; por outro, a criação de um conjunto de normas que visa a criação de circuitos de recepção de VFV, o seu correcto transporte, armazenamento e tratamento, designadamente no que respeita à separação das substâncias perigosas neles contidas e ao posterior envio para reutilização e/ou reciclagem, pretendendo-se desencorajar de forma eficiente, o recurso a formas de eliminação tais como a deposição em aterro.

Assim, tendo em vista a prossecução de tais objectivos, o Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, prevê a responsabilização dos fabricantes e dos importadores de veículos pela gestão dos VFV, não descorando o envolvimento dos consumidores, dos detentores, dos distribuidores, dos municípios e de outras entidades públicas, e obviamente, também dos operadores com competências em matéria de gestão daqueles resíduos.

De forma a articular adequadamente a intervenção de todos os actores no ciclo de vida dos veículos e na gestão dos VFV, o Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, prevê a constituição de um sistema integrado de gestão através do qual os fabricantes e importadores de veículos transferem a sua responsabilidade pela gestão dos VFV para uma entidade gestora.

Por outro lado, encontra-se claramente previsto naquele diploma que só podem ser colocados no mercado nacional e comercializados os veículos cujos fabricantes ou importadores tenham submetido a gestão dos VFV, da sua responsabilidade, a um sistema integrado ou a um sistema individual.

As definições específicas atribuídas a instalações, objectos e conceitos, no âmbito do Decreto-Lei 196/2003, de 23 de Agosto, são, de uma forma geral, concordantes com a filosofia da restante legislação em matéria de gestão de resíduos, estando perfeitamente adaptadas, inclusivamente, ao recentemente publicado Regime Geral da Gestão de Resíduos constante do Decreto-Lei nº 178/2006, de 5 de Setembro.

No entanto, e para melhor entendimento das características específicas do fluxo em análise, destacam-se as seguintes:

“**Centro de recepção**” a instalação destinada à recepção e à armazenagem temporária de VFV, com o objectivo do seu posterior encaminhamento para **desmantelamento**;

“**Desmantelamento**” a operação de remoção e separação dos componentes de VFV, com vista à sua **despoluição** e à **reutilização, valorização** ou eliminação dos materiais que os constituem;

“**Fragmentação**” as operações de **corte** e ou **retalhamento** de VFV;

“**Tratamento**” qualquer actividade realizada após a entrega de VFV numa instalação para fins de desmantelamento, fragmentação, valorização ou preparação para a eliminação dos resíduos fragmentados e quaisquer outras operações realizadas para fins de valorização e ou eliminação de VFV e dos seus componentes;

“**Veículo**” qualquer veículo classificado nas categorias M1 (veículos a motor destinados ao transporte de passageiros com oito lugares sentados, no máximo, além do lugar do condutor) ou N1 (veículos a motor destinados ao transporte de mercadorias, com peso máximo em carga tecnicamente admissível não superior a 3,5 t) [...], bem como os veículos a motor de três rodas [...], com exclusão dos triciclos a motor;

“**Veículo em fim de vida**” um veículo que constitui um resíduo [...].



Tal como já referido, aos fabricantes e os importadores de veículos é imputada a obrigação de garantir a redução da quantidade de resíduos a eliminar provenientes de veículos e de VFV, devendo igualmente promover a melhoria contínua do desempenho ambiental de todos os operadores intervenientes no ciclo de vida dos veículos e, sobretudo, dos operadores directamente envolvidos no tratamento de VFV.

No que concerne aos **objectivos** quantitativos de gestão a garantir pelos operadores através da implementação de medidas adequadas, o Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, estabelece a seguinte calendarização:

- Até 1 de Janeiro de 2006, ser garantido que:

- a. Para veículos produzidos até 1980, exclusive:
 - i. A reutilização e a valorização de todos os VFV aumentem para um mínimo de 75% em peso, em média, por veículo e por ano;
 - ii. A reutilização e a reciclagem de todos os VFV aumentem para um mínimo de 70% em peso, em média, por veículo e por ano.
 - b. Para veículos produzidos a partir de 1980:
 - i. A reutilização e a valorização de todos os VFV aumentem para um mínimo de 85% em peso, em média, por veículo e por ano;
 - ii. A reutilização e a reciclagem de todos os VFV aumentem para um mínimo de 80% em peso, em média, por veículo e por ano.
- Até 1 de Janeiro de 2015 deve ser garantido pelos operadores que:
- a. A reutilização e a valorização de todos os VFV aumentem para um mínimo de 95% em peso, em média, por veículo e por ano;
 - b. A reutilização e a reciclagem de todos os VFV aumentem para um mínimo de 85% em peso, em média, por veículo e por ano.

Em matéria de **prevenção**, o diploma define algumas abordagens estratégicas tendo em vista a diminuição da quantidade e da perigosidade dos VFV e seu componentes, impondo que os fabricantes de veículos, em colaboração com os fabricantes de materiais e equipamentos, controlem e reduzam a utilização de substâncias perigosas, por forma a evitar a sua libertação para o ambiente a necessidade de eliminar resíduos perigosos.

No sentido de objectivar soluções quanto à incorporação de substâncias perigosas, o Decreto-lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, previa já que a partir de 1 de Setembro de 2003, os fabricantes e os importadores de veículos garantissem que os materiais e os componentes dos veículos colocados no mercado não contivessem chumbo, cádmio, mercúrio e crómio hexavalente, com excepção dos casos expressamente previstos no anexo I daquele diploma, e nas condições aí especificadas.

Por outro lado, a concepção e a produção de veículos novos deve ser efectuada tendo em conta a futura necessidade de proceder ao desmantelamento, reutilização e valorização dos VFV e seus componentes.

Assim, e com vista a facilitar a identificação dos diversos materiais e componentes passíveis de reutilização e de valorização, devem, desde 1 de Setembro de 2003, os fabricantes e/ou os importadores de veículos e equipamentos garantir a rotulagem e identificação desses materiais e componentes, fazendo uso da nomenclatura das normas ISO que constam do anexo II do Decreto-lei nº 196/2003, de 23 de Agosto.

É igualmente desejável a incorporação progressivamente crescente de materiais reciclados, na concepção de veículos e dos seus componentes ou noutros produtos, tendo em vista a dinamização e o desenvolvimento do mercado de materiais reciclados.

A articulação que se impõe entre a concepção dos veículos novos e dos seus componentes e o correcto tratamento a que esses veículos deverão ser sujeitos no seu fim de vida, e conseguida através de algumas imposições constantes do diploma em apreço, tais como:

- Os operadores de tratamento devem fornecer aos fabricantes e/ou aos importadores informações relativas a:
 - Desenvolvimento e optimização de formas de reutilização e de valorização, em particular de reciclagem, de VFV e seus componentes;
 - Progressos realizados em matéria de valorização, em especial, de reciclagem, tendo em vista o progressivo aumento da correspondente taxa e a diminuição da quantidade de resíduos a eliminar.
- Por seu lado, os fabricantes e/ou os importadores devem fornecer, no prazo máximo de seis meses após o início da comercialização de cada tipo de novo veículo, informações relativas ao seu desmantelamento que contenham, designadamente, a identificação dos diferentes componentes e materiais e a localização de todas as substâncias perigosas contidas no veículo;
- Sem prejuízo do segredo comercial e industrial, os fabricantes de componentes utilizados em veículos devem facultar às instalações de tratamento, se solicitado, as

informações pertinentes sobre o desmantelamento, a armazenagem e o controlo dos componentes que podem ser reutilizados.



Não obstante a importância da atribuição de **responsabilidade relativamente à gestão** de VFV bem como da adequada articulação entre todos os intervenientes no ciclo de vida dos veículos e dos VFV, designadamente, dos proprietários, dos detentores, das entidades oficiais e dos operadores de tratamento, o início da cadeia conducente ao correcto encaminhamento e gestão de um VFV obedece a determinados requisitos de cariz fundamentalmente administrativo, os quais permitem a adequada organização do sistema garantindo a salvaguarda de todas as imposições legais inerentes ao processo de cancelamento de matrículas.

Em linhas gerais, e para as situações mais comuns, o Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, determina que a Direcção-Geral de Viação (DGV), organismo com competências nesta matéria, só pode proceder ao cancelamento de uma matrícula mediante a exibição do respectivo certificado de destruição, emitido por um operador de desmantelamento devidamente legalizado para o exercício dessa actividade.

Assim, o proprietário ou detentor de um VFV, ao cumprir com a sua responsabilidade de encaminhamento daquele resíduo para um centro de recepção ou directamente para um operador de desmantelamento devidamente legalizado, deve entregar, no acto, e salvo no caso de veículos abandonados na posse de autoridades municipais ou policiais e no caso de salvados que constituam património de companhias de seguros, o documento de identificação do veículo e o respectivo título de registo de propriedade. Mediante a entrega daquela documentação deve, então requerer o cancelamento da matrícula através do preenchimento de impresso próprio para o efeito (Impresso nº 1402 da DGV).

O centro de recepção que recebe um VFV deverá proceder à sua identificação, conferir a respectiva documentação e remeter a mesma ao operador de desmantelamento, em conjunto com o VFV.

Por seu lado, o operador de desmantelamento que recebe um VFV deve proceder à sua identificação, conferir a respectiva documentação e proceder à emissão do respectivo **certificado de destruição** cujo modelo foi aprovado através do Despacho nº 9276/2004,

de 16 de Abril, do Presidente do Instituto dos Resíduos, e que possui a estrutura representada na Figura 1.

Certificado de destruição de veículos em fim de vida	
1. Entidade que emite o certificado de destruição ou desmantelamento	
Denominação	
Sede social	
Número de autorização prévia	
N.º de contribuinte	
2. Autoridade competente responsável pela autorização prévia concedida à entidade que emite o certificado de destruição:	
Denominação	
Sede	
3. Proprietário/detentor do veículo em fim de vida	
Nome:	
Endereço	
N.º de contribuinte	
Nacionalidade	
4. Veículo em fim de vida	
Matrícula	
N.º de chassis	
Categoria	
Marca	
Modelo	
Ano do veículo	
5. Data de emissão do certificado	
6. Assinatura e carimbo do:	
Emissor do certificado	
Proprietário/Detentor do veículo entregue	

Figura 1: Modelo de Certificado de destruição de VFV.

O operador de desmantelamento deve remeter, no prazo de cinco dias úteis a contar da recepção do VFV, o original do certificado de destruição ao proprietário ou detentor legal do VFV e uma cópia do mesmo à entidade gestora do sistema integrado.

Na posse de toda a documentação a DGV pode proceder ao cancelamento da matrícula.

O certificado de destruição descrito, apenas pode ser emitido para VFV que correspondam à definição de “veículos” do Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, a qual, tal como se conclui da sua análise, não abarca todas as tipologias de veículos passíveis de virem a constituir resíduos.

Nessas circunstâncias, é aplicável o disposto no Decreto-Lei nº 292-B/2000, de 15 de Novembro, sendo emitido pelo operador de gestão de VFV, e sob as mesmas condicionantes, um certificado de destruição qualificado para os veículos que saem do âmbito de aplicação do Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto.

Em qualquer das circunstâncias, um proprietário de um VFV na posse do respectivo certificado de destruição ou do certificado de destruição qualificado, fica habilitado a usufruir do incentivo fiscal criado através do Decreto-Lei nº 292-A/2000, de 15 de Novembro, o qual visa salvaguardar a segurança rodoviária e a qualidade do ambiente, incentivando o controlo da destruição adequada de VFV.

De salientar que nas situações de abandono de veículos, tal como previstas no articulado específico do Código da Estrada, as autoridades municipais ou policiais procederão elas próprias ao encaminhamento para um centro de recepção ou para um operador de

desmantelamento sendo os custos decorrentes dessa operação da responsabilidade do proprietário do veículo.

Entidade Gestora

Em 2 de Julho de 2004 foi licenciada a entidade gestora do sistema integrado para a gestão de VFV, denominada VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda., através do Despacho conjunto nº 525/2004, publicado no D.R. Nº 197 (II Série), de 21 de Agosto.

A VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda. surge assim como a primeira e única entidade gestora, não tendo sido licenciado, até à data, nenhum sistema individual, tal como previsto no Artigo 16º do Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto.

A transferência de responsabilidade de cada fabricante ou importador de veículos para a entidade gestora é objecto de contrato escrito, do qual constam obrigatoriamente os tipos, quantidades e características dos veículos abrangidos, a previsão da quantidade anual de VFV a retomar anualmente pela entidade gestora, as acções de controlo a desenvolver pela entidade gestora, de forma a verificar o cumprimento das condições contratuais, bem como as prestações financeiras devidas à entidade gestora e respectiva forma de actualização.

Na composição da entidade gestora podem figurar, para além dos fabricantes e importadores de veículos, os fabricantes de materiais e de equipamentos, os distribuidores, os operadores de reparação e manutenção de veículos, bem como os operadores que exerçam a sua actividade na área da recepção, do transporte e do tratamento de VFV.

Em matéria de competências cometidas à VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda., o Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, determina que aquela entidade terá de garantir cumprimento dos objectivos de gestão já referidos, através da execução de acções bem determinadas, que em linhas gerais correspondem aos seguintes aspectos:

- Diligenciar no sentido da progressiva constituição de uma rede de centros de recepção e de operadores de tratamento devidamente legalizados, privilegiando, no acto de selecção, os operadores que utilizem sistemas de gestão ambiental devidamente certificados;

- Assegurar que a recepção dos VFV, seus componentes e materiais é feita, nos centros de recepção ou nos operadores de desmantelamento é feita sem custos para o seu proprietário ou detentor;
- Garantir a monitorização do sistema integrado;
- Promover a investigação e o desenvolvimento de novos métodos e ferramentas de desmantelamento, de separação dos materiais resultantes da fragmentação e de soluções de reciclagem dos componentes e materiais de VFV;
- Promover a sensibilização e a informação públicas sobre os procedimentos a adoptar em termos de gestão de resíduos de veículos e de VFV, seus componentes e materiais, bem como sobre os perigos de uma eliminação desadequada daqueles resíduos.

O financiamento da entidade gestora do sistema integrado é assegurado através do pagamento pelos fabricantes ou importadores de veículos de uma prestação financeira, por cada veículo introduzido no mercado nacional, sendo o seu valor determinado em função das características do veículo em termos de utilização de substâncias perigosas, incorporação de materiais reciclados, susceptibilidade para o desmantelamento, para a reutilização e para a valorização.

Operadores de Gestão de VFV

As actividades desenvolvidas pelos operadores de gestão de VFV carecem de licença adequada, nos termos da legislação em vigor, para além de terem de obedecer aos diversos requisitos técnicos específicos impostos pelo Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto.

Para os centros de recepção é estabelecido um regime específico através do Artigo 19º do Decreto-Lei nº196/2003, de 23 de Agosto, não sendo aplicáveis as disposições do regime simplificado previsto no Artigo 32º do Decreto-Lei nº 178/2006, de 5 de Setembro, que estabelece o actual regime geral da gestão de resíduos.

Quanto à legalização das operações de desmantelamento e de fragmentação, embora não sujeita ao regime simplificado anteriormente referido, beneficiará da filosofia geral do Decreto-Lei nº 178/2006, de 5 de Setembro, que assenta em pressuposto de celeridade e de simplificação dos procedimentos administrativos, os quais são, por si só, mais flexíveis e amigáveis do ponto de vista não só dos requerentes como das entidades licenciadoras, quando comparados com os do regime revogado. A instrução dos pedidos de licenciamento para aquelas operações far-se-á de acordo com os requisitos estabelecidos na Portaria nº 1023/2006, de 20 de Setembro.

Não obstante o anteriormente exposto, os requisitos específicos para aquelas instalações constantes do anexo IV do Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, manter-se-ão aplicáveis, condicionando a emissão de qualquer licença.

De uma forma geral, as instalações onde se processam operações com VFV têm obrigatoriamente de estar dotadas das seguintes funcionalidades/equipamentos:

- Sistema de controlo e registo dos documentos, bem como da sua proveniência (último detentor e/ou centro de recepção);
- Sistema de registo de componentes e materiais retirados (quantidades, tipo e destinatário);
- Vedação das instalações;
- Equipamento de combate a incêndios;

- Zona de armazenagem impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam empilhados nem colocados de lado, devidamente equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, de forma a garantir o cumprimento da legislação em vigor relativa a descarga de águas residuais;
- Zona de desmantelamento coberta, protegida contra intempéries, com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, de forma a garantir o cumprimento da legislação em vigor relativa a descarga de águas residuais;
- Zona de armazenagem de componentes e materiais retirados dos equipamentos, com as mesmas características da zona de armazenagem e de desmantelamento de VFV, acrescidas de recipientes adequados e devidamente identificados para o armazenamento separado de acumuladores, filtros, condensadores contendo PCB, fluidos, e de componentes destinados a reutilização;
- Zona de armazenagem de pneus usados, com superfície impermeável, com as mesmas características da zona de armazenagem e de desmantelamento de VFV;
- Caso se processem operações de tratamento para despoluição de VFV, terá de ser garantida a execução das seguintes tarefas:
 - Remoção dos acumuladores e dos depósitos de GPL;
 - Remoção ou neutralização dos componentes pirotécnicos (*air-bags*, pré-tensores dos cintos de segurança);
 - Remoção do combustível, dos óleos do motor, da transmissão, da caixa de velocidades e dos sistemas hidráulicos, dos líquidos anticongelantes, dos fluidos de travões, dos sistemas de ar condicionado ou quaisquer outros fluidos contidos nos VFV, a menos que sejam necessários para efeitos de reutilização das peças visadas;
 - Remoção, na medida do possível, de todos os componentes contendo mercúrio;

- Remoção de todos os componentes e materiais rotulados pelos fabricantes/importadores.
- Caso se processem operações de tratamento a fim de promover a reutilização e a reciclagem, terá de ser garantida a execução das seguintes tarefas:
 - Remoção de todos os componentes susceptíveis de reutilização como peças em segunda mão, quando técnica e economicamente viável;
 - Remoção dos catalisadores;
 - Remoção de componentes que contenham cobre, alumínio e magnésio;
 - Remoção de pneus;
 - Remoção de grandes componentes de plástico (pára-choques, painel de bordo, etc.);
 - Remoção de vidros.
- Caso se processem operações de fragmentação:
 - Sistema de registo da data de recepção do VFV, dos seus dados, dos dados do último proprietário e do desmantelador de proveniência.
 - Sistema de registo das fracções resultantes da fragmentação;
 - Vedação e sistema de combate a incêndios;
 - Zona de armazenagem de VFV impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam empilhados nem colocados de lado, devidamente equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, de forma a garantir o cumprimento da legislação em vigor relativa a descarga de águas residuais;
 - Zona de armazenagem das fracções resultantes da fragmentação, com as mesmas características da zona de armazenagem de VFV.

Tabela 1: Conjunto de operadores legalizados pelo Instituto dos Resíduos e sua intersecção com a rede VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda.

Ambitrena – Valorização e Gestão de Resíduos, S.A. (Setúbal)	Centro de Recepção/Desmantelamento
Ambitrena – Valorização e Gestão de Resíduos, S.A. (Faro)	Centro de Recepção/Desmantelamento
António Manuel Barata Frexes (Fundão)	Centro de Recepção/Desmantelamento
Batistas – Reciclagem de Sucatas, S.A. (Carregado)	Centro de Recepção/Desmantelamento/Fragmentação
Bentos – Gestão de Resíduos, Lda. (Samora Correia)	Centro de Recepção/Desmantelamento
Constantino Fernandes Oliveira & Filhos, S.A. (Pedroso)	Centro de Recepção/Desmantelamento/Fragmentação
Ecometais – Sociedade de Tratamento e Reciclagem, S.A. (Aldeia de Paio Pires)	Centro de Recepção/Desmantelamento/Fragmentação
Macropeças – Recuperação Mecânica, Lda. (Vila Nova de Poiares)	Centro de Recepção/Desmantelamento
Metais Jaime Dias, Lda. (Guidões)	Centro de Recepção/Desmantelamento
Reci 21 – Reciclagem de Resíduos Industriais, Lda. (Ferreira-a-Nova)	Centro de Recepção/Desmantelamento
Riometais – Comércio de Sucatas, Lda. (Rio Meão)	Centro de Recepção/Desmantelamento
RSA – Reciclagem de Sucatas Abrantina, S.A. (Abrantes)	Centro de Recepção/Desmantelamento
Sucatas Pinto de Antero Pereira Pacheco, Lda. (Rebordosa)	Centro de Recepção/Desmantelamento
Transucatas – Transformação de Sucatas, Lda. (Seixal)	Centro de Recepção/Desmantelamento
Renascimento – Soc. de Recuperação e Valorização de Resíduos, Lda. (S. Antão do Tojal)	Centro de Recepção
Scrapluso – Indústria e Comércio de Reciclagem, Lda. (Cantanhede)	Centro de Recepção/Desmantelamento

Incluído na LOGRNU e excluído da rede VALORCAR

A Tabela 1 contém a lista de operadores devidamente legalizados para diferentes operações de gestão de VFV e constantes da Lista de Operadores de Gestão de Resíduos Não Urbanos (LOGRNU), ilustrando igualmente a sua intersecção com a rede de operadores que detêm, na presente data, contrato com a entidade gestora do sistema integrados VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda.

Tratamento da Informação

O Anexo I ao presente estudo contém a listagem (Tabela A) de todas as Câmaras Municipais de Portugal Continental*, devidamente marcadas em consonância com a sua situação face à notificação da IGAOT (cópia da notificação no Anexo III).

Das 278 Câmaras Municipais de Portugal Continental, 22 não foram notificadas no âmbito do presente estudo, dado terem sido inspeccionadas pela IGAOT, ou no ano de 2005 ou já no decorrer do ano de 2006.

Tabela 2: Resumo do balanço relativo às Câmaras Municipais notificadas e à tipologia das respostas obtidas.

Total de Câmaras Portugal Continental		
278		
Notificadas		Não Notificadas*
256		22
Responderam		Não Responderam
169		89
Fizeram intervenção ao nível dos VFV	Não fizeram intervenção ao nível dos VFV	
66	103	
Fornecem dados	Não fornecem dados	
45	21	

*Foram inspeccionadas em 2005/2006

A análise da Tabela 2 permite verificar que num total de 256 Câmara Municipais notificadas apenas 169 responderam à notificação endereçada pela IGAOT, correspondendo aquele número a cerca de 65% do universo das entidades notificadas.

* Fonte: Portal Electrónico da Associação Nacional de Municípios

Qualidade da Informação

Através da avaliação da informação contida na Tabela Geral constante do Anexo II à presente análise, onde foram lançadas todas as informações constantes das respostas fornecidas pelas Câmaras Municipais notificadas pela IGAOT, bem como da Tabela II, que em seguida se apresenta, é possível apurar que no conjunto das 169 Câmaras Municipais que responderam à notificação, 103 informam não ter procedido, no intervalo temporal em apreço (2005-2006) a qualquer intervenção ao nível dos VFV, não prestando, na esmagadora maioria das situações, qualquer tipo de informação para além da constatação daquele facto.

No entanto, 9 das Câmaras Municipais que, alegadamente, não fizeram intervenções ao nível dos VFV, fazem referência à existência de protocolo com a entidade gestora do sistema integrado VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda.. A Tabela III resume aquelas situações, diferenciando o grau de progresso relativamente à celebração do referido protocolo, de acordo com a informação prestada por aquelas Câmaras Municipais.

Tabela III: Celebração de Protocolo com a entidade gestora do sistema integrado.

Protocolo com a Valorcar, Lda.*	
Informa já deter	Informa estar em curso
Pedrógão Grande	Reguengos
Sever do Vouga	Santiago do Cacém
Serpa	S. João da Madeira
Terras do Bouro	Vila Nova de Gaia
Vila Nova de Paiva	

* Empresas que não fizeram intervenções ao nível dos VFV no período em estudo

De referir que, após consulta do *site* da VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda. é possível confirmar as situações descritas, sendo de salientar que, presentemente as Câmaras de Santiago do Cacém e de S. João da Madeira já detêm os referido protocolo, situação que ainda não estava concluída à data do apuramento dos dados agora analisados.

A Tabela Geral constante do Anexo II inclui igualmente informação relativa a outras situações em que a entidade notificada refere expressamente a celebração do referido

protocolo, ou em que essa situação está implícita atendendo à tipologia dos dados fornecidos.

Analisando a informação constante da Tabela 2, observa-se que das 66 Câmaras Municipais que informam ter procedido, de alguma forma, a intervenções ao nível da gestão de VFV, apenas 45 fornecem informação passível de ser tratada nos capítulos posteriores.

O Anexo II ao presente trabalho inclui ainda uma segunda lista que resume as observações e particularidades decorrentes da avaliação individual de cada resposta (Tabela B) estando nela apenas discriminadas as Câmaras que, de facto, apresentam algum aspecto relevante, sendo possível, com base na sua análise, retirar as seguintes elações:

- Apesar do detalhe técnico imprimido no texto da notificação que lhes foi dirigida, diversas Câmaras não compreendem o alcance das questões colocadas, manifestando, por vezes, um profundo desconhecimento da legislação. São exemplo desta situação as Câmaras Municipais que se passam a listar, dado considerar-se que configuram situações especialmente graves:
 - Alter do Chão
 - Batalha
 - Castelo Branco
 - Constância
 - Covilhã
 - Leiria
 - Paredes de Coura
 - Sines

- Nas situações em que existe discrepância entre o número de VFV declarados como tendo sido entregues para gestão ou constantes das Guias de Acompanhamento de Resíduos (GAR) e o número de Certificados de Destruição (CD) nenhuma Câmara justifica esse diferencial, aparentemente, por desconhecimento do que poderá estar subjacente a esse facto. Nessas circunstâncias assumiu-se que se tratam de VFV que não correspondem ao âmbito de aplicação do Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, sendo raros os casos em que as Câmaras apresentam o Certificado de Destruição ou de Desmantelamento Qualificado, decorrente da aplicação do Decreto-Lei nº 292-B/2000.

Atendendo a que a tipologia da informação apresentada raramente permite concluir de forma clara sobre a natureza dos VFV encaminhados para os operadores de gestão, será assumida a totalidade dos VFV declarados para efeito das contabilizações que se seguem na presente análise;

- A ideia de “sucata” continua a estar associada à gestão dos VFV, facto que é visível na informação geral prestada pela Câmaras Municipais, pelo preenchimento de algumas GAR, e pela própria classificação* atribuída àqueles resíduos.

* Lista Europeia de Resíduos constante da Portaria n° 209/2004, de 3 de Março.

Operadores de Gestão de VFV

A notificação da IGAOT previa o envio de informação relativa aos transportadores e destinatários dos VFV da responsabilidade das Câmaras Municipais.

De uma forma geral as 45 Câmaras Municipais que enviam informação passível de tratamento reportam dados que permitem concluir que a gestão de VFV é feita predominantemente por operadores de gestão devidamente legalizados, tanto ao nível dos destinos, como ao nível da actividade de transporte.

No entanto, foram identificadas algumas situações, as quais se encontram resumidas na Tabela IV, de claro incumprimento da legislação no tocante à opção feita pelas Câmaras Municipais visadas quanto a destinos para os VFV ou quanto a transportadores daqueles resíduos*.

Tabela IV: Resumo das situações anómalas identificadas ao nível dos destinos e dos transportadores de VFV.

Câmara Municipal	Nº VFV	Transportador	Destinatário
Alter do Chão	10	Câmara Municipal de Alter do Chão	Parque de máquinas da Câmara Municipal de Alter do Chão
Bragança	130	Reci 21-Reciclagem de Resíduos Industriais, Lda.	Reci 21-Reciclagem de Resíduos Industriais, Lda.
		Transcontentores Transportes, Lda.	
Castelo Branco	43		Bombeiros Voluntários de Castelo Branco
Entroncamento	28	Vasco Filipe Pereira de Sousa	Constantino Fernandes Oliveira & Filhos, S.A.
Estremoz	14	Cemauto II	Ecometais-Soc.de Tratamento e Reciclagem, S.A.
Paredes de Coura	5	"Sucateiro Galego"	"Sucateiro Galego"
Ponte de Sôr	14	RSA-Reciclagem de Sucatas Abrantina, S.A. Manuel Morgado, Lda.	RSA-Reciclagem de Sucatas Abrantina, S.A.
Sines	5	Manuel Morgado, Lda.	Manuel Morgado, Lda.

A tabela anterior refere-se a um estrato da Tabela Geral que identifica o conjunto das opções (Transportador/Destinatário) declaradas pelas entidades notificadas, podendo verificar-se que as Câmaras Municipais de Bragança, Entroncamento, Estremoz e Ponto de Sôr apenas declaram situações anómalas ao nível dos operadores de transporte, os

* Na data da notificação e das respectivas respostas encontrava-se ainda em vigor o Artigo 18º Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, que impunha a necessidade de Número de Registo para a actividade de recolha/transporte de VFV.

quais não se constam da Lista de Operadores de Gestão de Resíduos Não Urbanos divulgada pelo Instituto dos Resíduos*.

A situação reportada pelas Câmaras Municipais de Alter do Chão e de Castelo Branco, deverão corresponder, muito provavelmente, ao desconhecimento da legislação, tal como já anteriormente referido.

As circunstâncias reportadas pela Câmara Municipal de Paredes de Coura poderão corresponder à situação mais grave identificada no presente estudo, já que remetem não só para o incumprimento do Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, e restante legislação geral em matéria de gestão de resíduos, como também para a violação do Regulamento (CEE) nº 259/93 do Conselho, de 1 de Fevereiro, relativo ao movimento transfronteiriço de resíduos.

Tabela V: Quantidade de VFV (unidades de VFV) enviados para os operadores de gestão identificados no período 2005-Setembro de 2006.

Operador do Destino	Nº de VFV
Ambitrena-Valorização e Gestão de Resíduos, S.A.	93
Batistas-Reciclagem de Sucatas, S.A.	3983
Bombeiros Voluntários de Castelo Branco	43
Constantino Fernandes Oliveira & Filhos, S.A.	239
Ecometais-Soc.de Tratamento e Reciclagem, S.A.	594
Macropeças-Recuperação Mecânica, Lda.	131
Manuel Morgado, Lda.	5
Parque de máquinas da CM de Alter do Chão	10
Reci 21-Reciclagem de Resíduos Industriais, Lda.	417
Riometais - Comércio de Sucatas, Lda.	7
RSA-Reciclagem de Sucatas Abrantina, S.A.	27
Transucatas -Transformação de Sucatas, Lda.	14
"Sucateiro Galego"	5

A Tabela V representa o número de VFV apurado por destinatário, de acordo com a informação prestada pela Câmaras Municipais notificadas, relativamente ao período em análise, de 2005 a Setembro de 2006 (estando marcados a cinzento os destinos ilícitos), podendo verificar-se que a firma Batistas – Reciclagem de Sucatas, S.A. corresponde ao operador que recepcionou o maior número de VFV.

Conjugando a apreciação da Tabela anterior com a informação constante da Tabela Geral (Anexo II), verifica-se que para o elevado número de VFV recepcionado pela

* www.inresiduos.pt

Batistas – Reciclagem de Sucatas, S.A. contribuiu o encaminhamento daqueles resíduos, fundamentalmente, pelas Câmaras Municipais de Lisboa, Almada, Amadora e Oeiras, as quais correspondem também às entidades que declararam maior número de VFV.

A Figura 2 ilustra a distribuição do número de VFV por destinatário, incluindo os destinos ilícitos, sendo uma vez mais visível a predominância de envio daqueles resíduos para a Batistas – Reciclagem de Sucatas, S.A. a qual recebe VFV de algumas das maiores Câmaras Municipais do país.

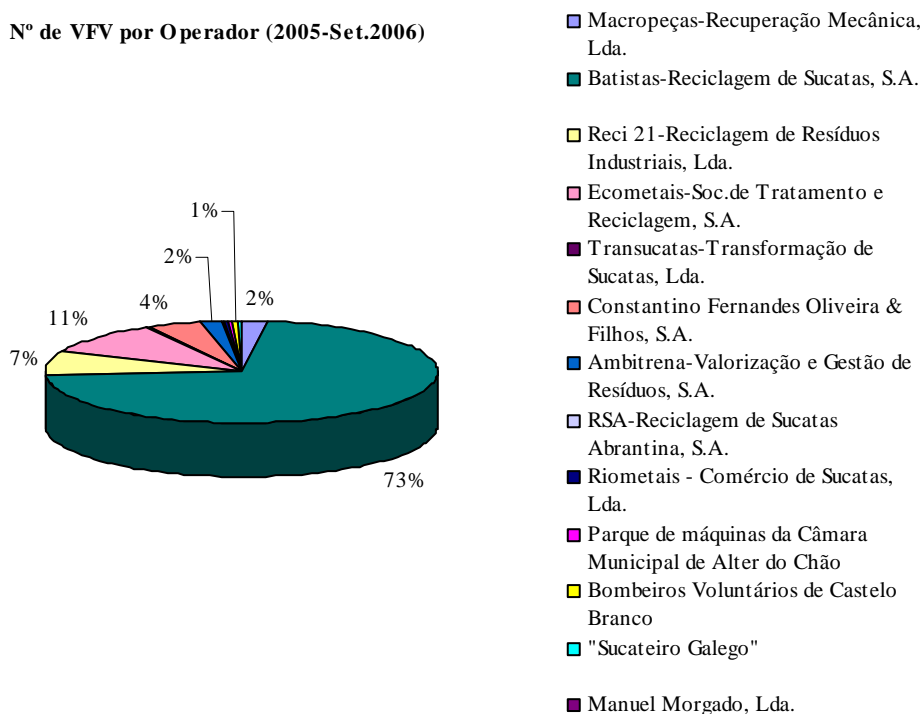


Figura 2: Distribuição do número de VFV enviados para os diferentes destinatários no período temporal em estudo (2005-Setembro 2006).

A empresa Ecometais – Soc. de Tratamento e Reciclagem, S.A. deve a recepção de um número significativo de VFV, principalmente, às Câmaras de Vila Franca de Xira e do Seixal, sendo a Reciclagem de Resíduos Industriais, Lda. a opção feita pelas Câmaras Municipais de Bragança, Viseu, Maia, Figueira da Foz e Ovar.

As Câmaras Municipais do Entroncamento, de Gondomar e de Matosinhos optaram pelo operador Constantino Fernandes Oliveira & Filhos, S.A. para a recepção dos VFV sob a sua responsabilidade.

O operador Macropeças – Recuperação Mecânica, Lda. constitui a opção de destino dos VFV da responsabilidade das Câmaras Municipais de Vila do Conde, Alenquer, Fafe, Fundão, Penafiel, Mirandela e Paredes.

Os operadores, Ambitena – Valorização e Gestão de Resíduos, S.A., RSA – Reciclagem de Sucatas Abrantina, S.A. e Riometais – Comércio de Sucatas, Lda. seguem na lista de preferências das Câmaras Municipais notificadas, sendo de assinalar o facto de as opções por destinos ilícitos serem as que têm menor expressão no cenário descrito.

Guias de Acompanhamento de Resíduos (GAR) e Certificados de Destruição (CD)

O apuramento da informação descrita no capítulo anterior assentou fundamentalmente na análise do conteúdo das cópias das Guias de Acompanhamento de Resíduos (GAR) e dos Certificados de Destruição (CD), apresentados no âmbito das respostas à notificação da IGAOT.

Tabela VI: Resumo do apuramento relativo ao envio de documentação.

Envio de Documentação

Apresenta GAR	Não Apresenta GAR
34	32
Apresenta CD	Não apresenta CD
33	33

Na Tabela VI encontra-se o resumo decorrente do apuramento feito nas respostas à notificação da IGAOT, podendo identificar-se que, aproximadamente, metade das Câmaras Municipais notificadas e que afirmam ter feito intervenções ao nível dos VFV, não apresenta a documentação exigida, nomeadamente as cópias das GAR e dos CD.

No entanto, é de salientar que, por exemplo, as Câmaras Municipais de Oeiras, de Almada e da Amadora, sustentam devidamente o facto de não enviarem aqueles documentos dado o seu elevado número, que se traduziria num acentuado volume de papel.

Por seu turno, e também a título de exemplo, a Câmara Municipal da Golegã não envia os CD que refere na resposta à notificação, mas apresenta uma duplicação no envio das GAR, facto que consubstancia provavelmente um engano, não significando que aquela entidade não dispõe daqueles documentos. A Câmara do Seixal entrega todos os CD não apresentado uma única GAR traduzindo este paradoxo claramente um engano de pequena significância.



Independentemente do envio ou não da documentação relativa a GAR e CD, a quase totalidade da Câmaras Municipais notificadas que, alegadamente, fez intervenções ao

nível dos VFV e que fornece dados, presta informação relativa aos transportadores e/ou destinatário para onde enviou os VFV da sua responsabilidade.

Tabela VII: Resumo do apuramento relativo à identificação dos transportadores e dos destinos dos VFV.

Identificação

Identifica Transportadores	Não Identifica Transportadores
43	23
Identifica Destinos	Não Identifica Destinos
44	22

O balanço dessas situações é identificado na Tabela VII, sendo de referir, no entanto, por observação conjunta da Tabela Geral do Anexo II que os números apresentados incluem operadores que não detêm as devidas licenças para aquelas actividades.

Conclusões

O estudo efectuado sobre a análise às respostas fornecidas pelas Câmaras Municipais de Portugal Continental, no âmbito da notificação da IGAOT, relativa à gestão de VFV, permite retirar as seguintes conclusões:

- Cerca de 35 % das Câmaras Municipais notificadas não responde à notificação da IGAOT, não dando sequer qualquer tipo de justificação para a ausência de pronúncia;
- Das respostas obtidas onde é declarado pelas Câmaras Municipais notificadas não terem tido lugar intervenções ao nível dos VFV, é muitas vezes notória a ausência de conhecimento da legislação em vigor sobre a matéria;
- Apesar do detalhe técnico imprimido no texto da notificação que lhes foi dirigida, diversas Câmaras manifestamente não compreendem o alcance das questões colocadas, evidenciando o já referido desconhecimento da legislação;
- Nas situações em que existe discrepância entre o número de VFV declarados como tendo sido entregues para gestão e/ou referidos nas GAR e o número de CD, nenhuma Câmara justifica esse diferencial, aparentemente, por desconhecimento do que poderá estar subjacente a esse facto, não apresentando, na maioria das vezes, os Certificados de Destruição ou de Desmantelamento Qualificado, decorrentes da aplicação do Decreto-Lei nº 292-B/2000, para os VFV que estão fora do âmbito de aplicação do Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto;
- A ideia de “sucata” continua a estar associada à gestão dos VFV, facto que é visível na informação geral prestada pela Câmaras Municipais, pelo preenchimento de algumas GAR, e pela própria classificação* atribuída àqueles resíduos;
- Em absoluta oposição às conclusões anteriormente expressas, é notório o facto das Câmaras Municipais que já iniciaram uma adequada gestão dos VFV, fazendo uso dos recursos existente, designadamente através de protocolos com a VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda. e do envio dos VFV para operadores legalizados (e pertencentes à rede daquela entidade), apresentam a sua situação de forma muito clara, enviando a documentação completa, mesmo com as

* Lista Europeia de Resíduos constante da Portaria nº 209/2004, de 3 de Março.

omissões ao nível da justificação para ausência de alguns CD, evidenciando que o problema da gestão dos VEV ao nível da sua autarquia se encontra perfeitamente controlado, o que permite concluir, desde já, sobre o sucesso do sistema implementado para a gestão daquele resíduos, apesar da sua ainda curta existência.

Considerações Finais

À semelhança do que se tem verificado noutras situações de notificação postais dinamizadas pela IGAOT, para além dos objectivos específicos a que as mesmas se destinam, observa-se uma vez mais o importante papel sensibilizador e didáctico para as entidades receptoras que a recepção das notificações acaba por ter.

Assim, tendo em vista a necessidade de consubstanciar os resultados obtidos no presente estudo e atendendo às conclusões expressas no título anterior, considera-se pertinente a verificação das variáveis agora analisadas junto das mesmas entidades, no decorrer dos anos de 2007 e 2008, atendendo a que o papel das autarquias na gestão dos VFV produzidos em situações de abandono ou outras, tem e terá uma importância determinante no âmbito dos princípios consagrados no Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, e restante legislação em matéria de gestão de resíduos.

O elevado grau de desconhecimento da legislação manifestado por diversas Câmaras Municipais notificadas revela que poderá haver ainda um longo caminho a percorrer ao nível da sensibilização e divulgação da informação relativa aos conteúdos preconizados na legislação em matéria de gestão de VFV.

Os fabricantes e importadores de veículos e componentes com responsabilidades ao nível do cumprimento das disposições do Decreto-Lei nº 196/2003, de 23 de Agosto, poderão consubstanciar um universo alvo para futuras campanhas da IGAOT.